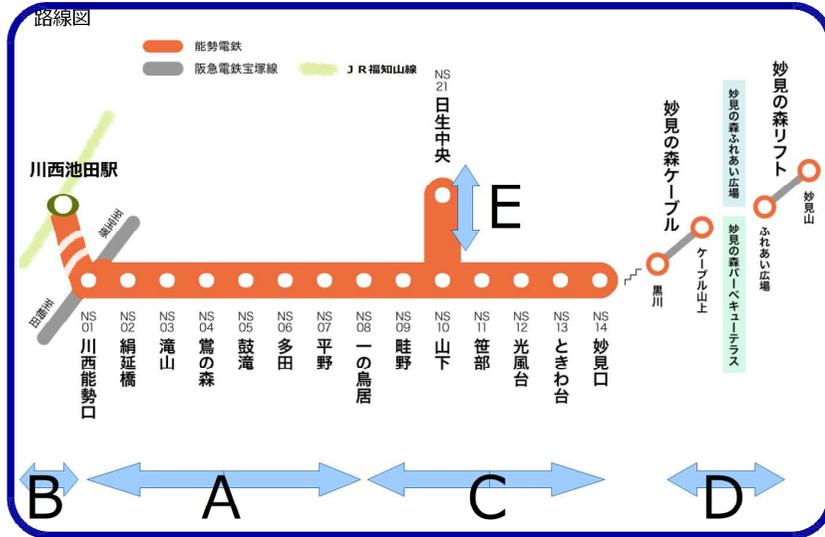




能勢電の鉄路の歴史

ふちんかん



能勢電鉄
HPの
路線図に
加筆

図のB区間は、
廃止されている

日本各地に多くの鉄道が作られた大正時代、今回の取材で訪れた能勢妙見堂への参拝客や猪名川沿線の特産品の輸送を目的として、能勢電鉄は作られた。

能勢電鉄の前身、能勢電気軌道が開業したのが、1913（大正2）年。

図のA区間である川西能勢口〔開業時は能勢口〕駅～一の鳥居〔一ノ鳥居〕駅である。
以後〔 〕内は開業時の名称

貨物輸送を考えると、現在のJR福知山線である阪鶴鉄道の川西池田〔池田〕駅まで接続したかったが認可が下りず、現状の阪急電鉄〔箕面有馬電気軌道〕へ接続することになった。その結果、軌道幅も阪急の標準軌(1435mm)に合わせることになった。後に阪急との親和性を高める原因が、開業前の認可にあったということだ。

しかし貨物輸送の多くは、国鉄池田駅を経由して、国内・外へ輸送されたため、けっきょく図のB区間である川西国鉄前〔池田駅前〕駅～〔能勢口駅〕が1917（大正6）年に開業。

当時の貨物輸送の主力は、平野鋳泉の炭酸水であり、多くが海外へ輸出されたとのこと。平野の炭酸水は後の三ツ矢サイダーである。この「三ツ矢」の語源だが、源氏の大元である清和天皇のひ孫「源満仲」が矢を撃って、この地に居城を定めたという伝承から名付けられた。平野駅の北にあるコーナンなどの商業施設のあたりが平野鋳泉の工場跡であり、現在も線路沿いに資料館がある。



妙見山でバーベキュー

ちなみに満仲の息子・頼光は酒吞童子退治の逸話で有名で、頼光の家来（四天王）の一人が金太郎のモデルとして有名な坂田金時である。金太郎は川西市のマスコットキャラクター「きんたくん」になっている。



1923（大正12）年、図のC区間である一の鳥居駅～妙見口〔妙見〕駅が開業、現在の妙見線が完成する。

1925（大正14）年、妙見鋼索鉄道として、図のD区間であるケーブル鉄道として開業。能勢妙見堂への参拝客の輸送という開業時の目的もこれで達せられた。しかしその後、戦時下の不要不急の路線としてこのD区間は廃止された。

1960（昭和35）年、能勢電気軌道がD区間を、妙見ケーブル・妙見リフトとして開業。

1978（昭和53）年、周辺の宅地開発に伴い、図のE区間である山下駅～日生中央駅間（日生線）が開業。

1981（昭和56）年、図のB区間である川西国鉄前～川西能勢口間が廃止。



能勢電鉄は山中へ向かっていくという路線のため、大正時代に開業した他社のように、不動産開発により沿線住民の増加（鉄道利用の増加）というスキームが利用できなかった。また貨物需要もモータリゼーションの変化や貨物そのもの（炭酸水以外では、寒天や清酒、池田炭など）の衰退もあり、開業時より減少していった。結果、開業1年目で破産したり、阪急の資本参加を受けざるを得ないなど、常に資金不足との闘いであったようだ。郊外へのベッドタウン開発が進むにつれ、能勢電鉄も息を吹き返し、現在は黒字経営ではある。しかし今後は日本の人口減少問題やリモート勤務などによる人流の減少も考えられ、いつまでも日生エクスプレスに頼ってられない未来も考えられる。

私が能勢電鉄に持つイメージは「おっとり」である。どうも何事にも乗り遅れている感じがするのである。逆に「おっとり」を良い意味で捉えれば、デジタル世界へのアンチテーゼとしての自然回帰であろうか。

今回取材で訪れた妙見の森は、能勢電鉄が周辺に広がる里山をそういった視点で認識している例である。今後、多くの人々が何度も足を運びたいような魅力あるコンテンツを発掘して、山中に伸びる希少なローカル鉄道を維持していただきたいものだと思う。

（了）